VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 34)
z dnia 19 lipca 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 34)

19 lipca 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze i rozpatrzenie czytanie senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk nr 716).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Marek Maj** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Michał Beim** członek zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Piotr Mikiel** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych oraz **Grzegorz Czelej** senator.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Szanowni państwo, rozpoczniemy zatem posiedzenie Komisji.

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Widziałem jeszcze przed chwilą pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Mam nadzieję, że zaraz do nas powróci. Witam wszystkich zaproszonych gości.

Stwierdzam, że Komisja ma kworum a więc możemy przejść do porządku obrad, w którym to, zgodnie z przedstawionym projektem, jest pierwsze czytanie senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk nr 716).

Czy macie państwo uwagi lub wnioski do porządku obrad? Jeżeli nie ma to stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad.

Wysoka Komisjo, otóż Marszałek Sejmu w dniu 15 lipca br. skierował do nas do pierwszego czytania senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przystępujemy zatem do pierwszego czytania projektu z druku nr 716. Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana senatora Grzegorza Czeleja o przedstawienie uzasadnienia projektu ustawy.

Panie senatorze, prosimy.

Senator Grzegorz Czelej:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, akt najprostszy z możliwych – zmiana daty wejścia w życie ustawy o rok. Są zmiany w przepisach przejściowych, które wprowadziliśmy na etapie senackim i po tych poprawkach macie państwo druk u siebie. Wydłużamy o rok wejście w życie ustawy, ponieważ samorządy nie są do tego przygotowane a jej wejście w życie od 1 stycznia przyszłego roku w obecnym kształcie doprowadziłoby do dosyć dużego chaosu na rynku, chociażby pod względem biletów ulgowych.

W związku z tym, na posiedzeniu komisji senackiej jednogłośnie przyjęte zostały poprawki będące zmianami w przepisach przejściowych, w konsekwencji których nastąpiły zmiany w art. 90.

Projekt ustawy został również przyjęty na posiedzeniu Senatu bez głosów sprzeciwu i w tym kształcie trafił do państwa.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo, panie senatorze.

Proszę przedstawiciela Ministra Infrastruktury i Budownictwa, pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarz stanu w MIB.

Panie ministrze, proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, wysoka Komisjo, szanowni państwo, pojawiła się konieczność uregulowania tej sprawy, czyli wejścia w życie dyrektywy Unii Europejskiej regulującej funkcjonowanie transportu publicznego.

Niestety, jesteśmy w tym zakresie już mocno opóźnieni i potrzeba uregulowania jest tym bardziej dotkliwa, że zbliża się ostateczna data wejścia w życie, do której jesteśmy zobowiązani. Prace nad ustawą trwają od kilku lat, bo tak trzeba powiedzieć patrząc w kalendarz i na całą chronologię wydarzeń. Część przepisów weszła w życie 10 grudnia, jednocześnie wprowadzając *vacatio legis* dla tej części przepisów, które dotyczą przede wszystkim biletów ulgowych i dofinansowania publicznego transportu. Ono zostało przełożone i mamy teraz do czynienia z upływającym drugim, przedłużonym *vacatio legis*.

Niestety, jak powiedział pan marszałek, jesteśmy w trudnej sytuacji, gdyż zdajemy sobie sprawę, że wejście w życie przepisów w takim kształcie 1 stycznia 2017 r., rzeczywiście, wprowadziłoby bardzo poważne zakłócenia w funkcjonowaniu transportu publicznego. Dlatego rząd popiera projekt i rekomendujemy wydanie pozytywnej opinii. Natomiast chciałbym też poinformować, że trwają prace, które przedstawią merytoryczną zmianę ustawy. Będzie to projekt rządowy. Powstaje przy współpracy ze środowiskiem, aczkolwiek nie ukrywam, że ona układa się różnie. Niemniej jednak myślę, że projekt przedstawiony przez rząd będzie wynikiem roztropnego kompromisu, w którym różne interesy, opinie i potrzeby będą zrównoważone i pomogą transportowi publicznemu w rozwijaniu się, a – przede wszystkim – będą one korzystne i dobre dla polskich firm przewozowych.

Może przedstawię kilka założeń projektu, który jest bardzo bliski skończenia, jeżeli pan przewodniczący pozwoli. A jeżeli uzna, że może na to za wcześnie…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Z jednej strony, oczywiście, bylibyśmy ciekawi założeń.

Jeżeli pan minister byłby w stanie nam to przedstawić w skondensowanej formie to myślę, że wysłuchamy z uwagą. Co prawda, jak rozumiem, są to propozycje wykraczające poza materię tej ustawy, jednakowoż są one oczekiwane przez środowisko łącznie ze zmianami, które – mam nadzieję – Komisja zaopiniuje dzisiaj pozytywnie. Jednak oczekiwania dalej idących zmian są dość duże i myślę, że są pewnie wśród nas również zaproszeni goście ze środowiska, także warto poświęcić kilka chwil więcej i wysłuchać pana ministra.

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Główne propozycje zmian, ujęte w siedmiu punktach, wyglądają następująco.

Punkt pierwszy – zmiany charakteru przewozów użyteczności publicznej. Zakładana zmiana przewiduje, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą mogły być tworzone przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego wyłącznie na tych liniach, które nie będą obsługiwane przez przewoźników komercyjnych na zasadach rynkowych.

Punkt drugi – przyznawanie przewoźnikom komercyjnym możliwości ubiegania się o dopłaty z budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych. Umożliwi to udostępnienie biletów z ulgą ustawową dla pasażerów zarówno w przewozach użyteczności publicznej, jak i przewozach wykonywanych przez przewoźników komercyjnych. Proszę państwa, to jest o tyle istotny punkt, że – tak jak przewiduje obecne brzmienie ustawy – rekompensata dla przewoźników, którzy stosują bilety ulgowe może być przyznawana jedynie tym przewoźnikom, którzy mają status przewozów użyteczności publicznej. Natomiast uzyskuje się go jedynie w drodze przetargu, który musi ogłaszać samorząd,

więc otwieramy możliwość nie tylko dla firm wyłanianych w przetargach, ale również dla tych, które nie będą stawały do przetargu, gdyż np. samorząd w ogóle go nie zorganizuje, tylko nadal będzie w innej formie prowadził przewozy.

Punkt trzeci – likwidacja ograniczenia możliwości wysiadania pasażerów wyłącznie na przystankach określonych w rozkładzie jazdy. Był mocno formułowany przez środowisko przewoźników postulat, aby umożliwić pasażerom wysiadanie poza przystankami, które są wyznaczone w rozkładzie jazdy. Jest to przede wszystkim w interesie osób starszych czy osób, które dojeżdżają do wielkich miast – czasami jest tak, że wyznaczony jest tylko jeden przystanek i istnieje potem konieczność dalszego podróżowania a poszukiwanie swojego celu podróży jest w tym wypadku bardzo utrudnione. Podkreślam, mówimy tylko o wysiadaniu, nie wsiadaniu, żeby nie burzyć całej logiki rozkładów jazdy, więc – wyłącznie o wysiadaniu.

Punkt czwarty – zróżnicowanie opłat za korzystanie z przystanków ze względu na wielkość autobusu z podziałem na jego pojemność przestrzeni pasażerskiej. Brak zróżnicowania opłat za korzystanie z przystanków przez przewoźników w zależności od liczby miejsc w autobusie powoduje często nierówne warunki konkurencyjne wśród przedsiębiorców. Korzystanie z przystanków to też był istotny punkt dyskusji, jest zresztą nadal. Proponujemy jednak rozwiązanie, aby koszty, które ponoszą jeżeli chodzi o autobusy, nie były równe, tylko rzeczywiście były rozkładane na liczbę pasażerów. Dajemy taką możliwość, to też chciałbym zaznaczyć. Proponujemy, żeby była taka możliwość dla organizatorów transportu.

Punkt piąty – wprowadzenie obowiązku projektowania nowych przejazdów i kursów w połowie przedziału czasowego między przejazdami i kursami już istniejącymi.

Szanowni państwo, bardzo duży problem. Dzisiaj mamy taką oto sytuację, że – w zasadzie – nie ma ograniczenia, jeżeli chodzi o zgłaszanie się nowych przewoźników na określone godziny w rozkładzie jazdy. Powoduje to, że mamy często sytuacje, że autobusy odjeżdżają minutę wcześniej, minutę później. Wywołuje to też wielkie problemy u przewoźników, pokusę do podjeżdżania się. Niestety, takie rzeczy mają miejsce. Chcemy to uregulować tak, że nowy kurs ma wejść w połowie przerwy między dotychczas funkcjonującymi połączeniami.

Punkt szósty – zmiana przepisów dotyczących możliwości cofania przez organizatorów potwierdzenia zgłoszenia przewozów upoważniającego do wykonywania przewozów komercyjnych. Zakładana zmiana wprowadzi przepis, że potwierdzenie zgłoszenia przewozów może być cofnięte przez organizatora po pisemnym ostrzeżeniu i ponownym stwierdzeniu naruszeń. Jest to złagodzenie obecnie obowiązujących przepisów ustawy. Wydaje się, że nie ma potrzeby tak rygorystycznych zachowań ze strony administracji. Trzeba dać szansę przewoźnikom. Jeżeli są jakieś nieprawidłowości to nie może to być od razu najsurowsza kara, czyli tak naprawdę cofnięcie możliwości wykonywania przewozów i w ogóle działalności gospodarczej w tym zakresie.

Punkt siódmy – zwolnienie autobusów wykonujących przewozy regularne na liniach do 50 km z opłat za przejazdy na odcinkach płatnych dróg krajowych. Ten postulat był już zgłaszany wiele lat temu. Zyskał poparcie pana ministra Andrzeja Adamczyka, w związku z tym także znajduję się w zbiorze punktów, które będą umieszczone w projekcie dużej nowelizacji ustawy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Myślę, że to nam w znaczący sposób przybliżyło zamiary dotyczące procedowanej dzisiaj ustawy i dają pewną perspektywę dalszych zmian, bo – rzeczywiście – to, co dzisiaj robimy, to jest bardzo prowizoryczna i jednowymiarowa zmiana.

Chciałbym zatem otworzyć dyskusję. Kto z pań i panów posłów…

Czy pan marszałek jeszcze?

Senator Grzegorz Czelej:

Tak, ale – jeśli mogę zaproponować – czy są pytania na tym etapie, na którym teraz jesteśmy?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Tak jest, panie marszałku.

Oczywiście, jak tylko zakończymy dyskusję to, oczywiście, oddam głos panu marszałkowi i panu ministrowi, którzy ustosunkujecie się do uwag.

Otwieram zatem dyskusję. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos w ogólnej dyskusji nad projektem?

Proszę bardzo, pan poseł Bielecki.

Poseł Jerzy Bielecki (PiS):

Panie przewodniczący, panie marszałku, panie ministrze, faktycznie ustawa o publicznym transporcie zbiorowym ma duże znaczenie dla dostępności komunikacyjnej całego kraju.

Jak pokazują statystyki zebrane przez urzędy marszałkowskie widać, że obecna ustawa się nie przyjęła, bo w zasadzie tylko 9% samorządów wybrało operatorów publicznego transportu zbiorowego, jeśli chodzi o zakres drogowy a tylko 20 samorządów wybrało operatorów w zakresie transportu kolejowego. Pan minister już generalnie wszystko opowiedział, bo to, nad czym będziemy dzisiaj dywagować, to w zasadzie prowizorka, jak stwierdził pan przewodniczący i jak opowiedział pan marszałek Czelej.

Chciałem w zasadzie zapytać o dalsze prace, ale pan minister powiedział również o tych tematach. Widać, że ministerstwo wysłuchało już opinii samorządów, które wnosiły o to, żeby przewozy były mniej liberalne i wprowadzić wyłączność na trasach, i tych bardziej opłacalnych, i mniej opłacalnych, bo na tym najbardziej cierpią właśnie małe miejscowości a dostępność jest w dużej mierze ograniczona. Chciałem zapytać o te prace, ale generalnie pan minister już o tym powiedział tak, że dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne zgłoszenia?

Pan poseł przewodniczący Bogdan Rzońca.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, myśląc o tej ustawie mamy z tyłu głowy bardzo poważny problem wykluczenia komunikacyjnego, z którym boryka się w tej chwili Polska. To jest problem społeczny, nie tylko samej komunikacji, ale dostępu do szkoły, szpitala, podróży w sobotę i niedzielę, dojazdu do pracy. Chciałem tylko krótko podziękować tym 9% samorządów, które zdążyły, pomimo sześcioletniego *vacatio legis*.

Proszę państwa, 9% samorządów sprężyło się i jest to dla nas bardzo ciekawa informacja. Może skorzystalibyśmy z tej bazy dobrych praktyk na przyszłość – jak oni to zrobili, że zdążyli? Inni nie zdążyli. Rozumiem trudności, które były z ustawą, ale na pewno powinniśmy wykorzystać w naszej pracy doświadczenia tych, którzy zrobili to na czas.

Niniejszym, nie wiem, czy będę miał poparcie wszystkich państwa posłów, ale chciałbym po prostu podziękować tym samorządom za pracę, którą wykonali w tym czasie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję.

Myślę, że jako Komisja przyłączamy się do gratulacji dla tych samorządów, które wykonały to, co do nich należy. Stawia to w trochę dziwnym świetle tych, którzy tego nie zrobili, ale to już pana wola, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, czy są jeszcze głosy?

Tak, pani poseł Anna Paluch. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Mam krótkie pytanie do pana ministra.

Mamy w uzasadnieniu tabelę z danymi z województw i z pewnym zdziwieniem stwierdzam, że brak danych z mojego macierzystego województwa małopolskiego a liczba wybranych operatorów wynosi w chwili obecnej zero.

Czy pan minister mógłby się do tego odnieść? Dlaczego nie ma tych informacji? Rozumiem, że dane pochodziły ze Związku Województw RP a małopolskie to województwo turystyczne i jest konkurencja dla świadczenia stałych przewozów. W województwach o dużej liczbie atrakcji turystycznych opłaca się wozić pasażerów do atrakcji, a niekoniecznie świadczyć regularne przewozy.

Czy jest jakieś wyjaśnienie, dlaczego jest absolutny brak danych z Małopolski w tym przedmiocie? Czy to jest to, czego się domyślam, czy są jakieś inne powody, dla których nie mamy danych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję.

Czy są inne głosy?

Jeżeli nie…

Jeszcze pani poseł, proszę bardzo.

Poseł Anna Krupka (PiS):

Chciałam tylko zadać analogiczne pytanie dotyczące województwa świętokrzyskiego.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że prosimy pana ministra o informację na temat brakujących danych. Nie wiem, czy o ich uzupełnienie, ale przynajmniej o informację na temat tego braku.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przyznam się, że mam pewien problem, bo nie lubię takich sytuacji, ale wnioskodawcą projektu ustawy jest Senat.

Nie chcę odsyłać do pana marszałka, to trochę nieelegancko, ale to Senat przygotował projekt ustawy. Mogę się tylko domyślać, jeśli mi wolno, że tak naprawdę źródłem danych są urzędy marszałkowskie. Jeżeli one dały, to dane są w tabelce, a jeżeli nie dały to, po prostu, ich nie ma w tabelce.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Tak, wydaje się, że tak właśnie jest, ale – oczywiście – abyśmy mieli pewność, to jeszcze na koniec poproszę o głos pana marszałka.

Tymczasem ,może zanim to uczynię, widzę głos z sali. Jeżeli chciałby pan zabrać głos w części ogólnej debaty, to proszę przedstawić się i zadać pytanie.

Zastępca dyrektora Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Nazywam się Piotr Mikiel, jestem przedstawicielem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, aczkolwiek dzisiaj moja obecność jest bardziej związana z tym, że jestem ekspertem prawa transportowego a, przede wszystkim, współautorem projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Myślę, że jestem w stanie odpowiedzieć na kilka pytań, które tutaj padły. Chociażby pytania, które zadały panie posłanki o sytuację w województwie małopolskim czy świętokrzyskim.

Szanowni państwo, związane jest to z tym, że samorządy czekały, oczywiście, na ostatni możliwy moment z wyborem operatora publicznego transportu zbiorowego. Mając na uwadze, że miały czas do końca br. roku a na jego początku pojawiła się informacja, że trwają prace nad przesunięciem terminu wejścia w życie, samorządy zaprzestały wykonywania jakichkolwiek dodatkowych czynności.

Wyjątkiem, proszę państwa, są przede wszystkim samorządy gmin miejskich, które organizują komunikację miejską. W tych gminach transport publiczny organizowany jest od 26 lat i nie ma tam tego zagrożenia. Gminy miejskie wiedzą, że muszą zorganizować transport komunikacji miejskiej i organizują. Pozostałe jednostki samorządu terytorialnego są w tym zakresie bardziej opieszałe.

Jeżeli mowa o marszałkach województw, warto jeszcze wskazać, że wszystkie urzędy marszałkowskie w naszym kraju ogłosiły swoje plany transportowe i są także dwa województwa, które w ogóle nie przewidują organizacji w transporcie drogowym. To jest województwo łódzkie i województwo śląskie. Oba województwa w ogóle nie przewidziały przewozów wojewódzkich w transporcie drogowym, skupiając się tylko i wyłącznie na transporcie kolejowym. Pozostałe województwa w mniejszym lub większym zakresie planowały organizację przewozów w transporcie drogowym. Niektóre w ostatnim czasie, pod koniec 2015 r. pod wpływem nacisku jednostek samorządu niższego szczebla poprawiały swoje plany transportowe i chociaż w minimalnym zakresie uwzględniały transport drogowy.

Jest jeszcze bardzo ważna informacja, proszę państwa. Otóż w ciągu ostatnich 10 lat liczba linii komunikacyjnych w transporcie drogowym spadła o 50%. Również o 50% spadła liczba pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym. Mamy coraz większy obszar naszego kraju, do którego nie dojeżdża żaden środek transportu publicznego. Z tego punktu widzenia przedłużanie terminu wejścia w życie utrzymuje tendencję spadkową i musimy mieć tego świadomość.

Proszę państwa, z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym wiązano pewne nadzieje. Przede wszystkim na to, że zachęci albo zmobilizuje się samorządy do tego, żeby chciały się zająć transportem zbiorowym. Wiemy, że urzędy marszałkowskie zajmują się transportem kolejowym na poziomie wojewódzkim i wiemy, że gminy miejskie organizują komunikację miejską. W pozostałym zakresie od lat widzimy bardzo dużą bierność i trzeba to sobie dzisiaj powiedzieć, żebyśmy mieli świadomość sytuacji.

Proszę państwa, odnosząc się do propozycji zmian – staram się, oczywiście, patrzeć na problem niezależnie, to przesunięcie terminu wejścia w życie jest przede wszystkim dobrą informacją dla opieszałych samorządów. To trzeba powiedzieć, proszę państwa, bo sześcioletni okres przejściowy wydawał się dostatecznym terminem na to, żeby się przygotować. Jak powiedział pan poseł Rzońca, były jednak samorządy, które się do tego przygotowały. Jak powiedziałem, gdy na początku roku dotarła informacja, że jest przesunięcie terminu, część samorządów w ostatnim momencie opóźniła czy wstrzymała swoje prace. Może też dlatego statystyki są takie niekorzystne.

Na pewno rozwiązanie z przesunięciem terminu wejścia w życie jest korzystne dla tej części przewoźników w transporcie drogowym, która w dużej części korzysta z dopłat do biletów ulgowych. Jednak proszę pamiętać, że dziś jest on zapewniony tylko tam, gdzie są potoki pasażerów. Tam, gdzie ich nie ma żaden przewoźnik komercyjny nie przyjdzie i to jest problem dla samorządu, jak znaleźć środki, żeby zorganizować transport na danym obszarze chociaż w minimalnym zakresie. Stąd też ważny jest element prawa wyłącznego, o którym również dzisiaj wspomnieliśmy, bo trzeba mieć albo pieniądze na organizację transportu, a wydaję się, że ciężko będzie je uzyskać w budżecie, albo inny instrument, który pozwala chronić to, co jest finansowane ze środków publicznych.

Proszę państwa, tak było w Polsce także w okresie międzywojennym. Cały transport przewozu osób, który był finansowany ze środków publicznych podlegał ochronie. Dziś trudno sobie wyobrazić, żeby bez tego instrumentu można było w przyszłości skutecznie zorganizować transport.

Dla kogo zatem, proszę państwa, projekt jest złą informacją? Przede wszystkim dla pasażera, o czym mówiłem. Zwłaszcza dla tego, który już dziś nie ma czym dojechać i jeszcze przez rok nie będzie miał. Wstrzymanie o rok to także opóźnienie możliwości polepszenia jakości taboru, który świadczy usługi przewozowe. Żaden przewoźnik nie zainwestuje, jeżeli nie ma pewności co do tego, że ma podpisaną umowę na realizację usług przewozowych w określonym czasie. Dlaczego w miastach widać poprawiający się tabor? Bo tam mamy umowy długookresowe a więc przewoźnik jest w stanie zainwestować w tabor, bo wie, że on mu się zamortyzuje. W pozostałym zakresie te możliwości są oczywiście ograniczone.

Proszę państwa, staram się to opowiedzieć tylko po to, żeby zobrazować państwu sytuację, jaka jest na rynku transportowym. Jak powiedział pan minister, oczywiście są w tym zakresie i zwolennicy przesunięcia, i przeciwnicy. Jakiś kompromis trzeba

z tego wszystkiego wypracować, natomiast trzeba też mieć na uwadze, jakie zagrożenia są z tym związane…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że to była konkluzja pana wypowiedzi.

Dziękuję serdecznie.

Zatem, jeszcze na koniec, oddam głos panu senatorowi wnioskodawcy. Proszę bardzo, panie marszałku.

Senator Grzegorz Czelej:

Szanowni państwo, tak jak się spodziewałem, dyskusja przeniosła się bardziej na tory dużej zmiany ustawy niż tematu, który dzisiaj omawiamy, ale czując się nieco wywołanym do tablicy chciałbym ustosunkować się do wypowiedzi mojego przedmówcy.

Otóż w Senacie debatowaliśmy na ten temat i w komisji, i na posiedzeniu plenarnym, i nie słyszałem żadnych głosów, które miałyby jakiekolwiek wątpliwości co do przedłużenia o rok wejścia w życie ustawy. A powiem nawet więcej – zastanawialiśmy się, czy rok wystarczy. Zakładając nawet szybkie uchwalenie nowej ustawy i że wejdzie ona w życie na przełomie roku, samorządom zostanie rok czasu na przystosowanie się. Nawet zakładając, iż będzie ona prosta i łatwa do wdrożenia, jeżeli popatrzmy, że zabrakło 5-6 lat, to nurtowało nas pytanie czy rok będzie wystarczający. Biorąc pod uwagę wymogi UE, będziemy mieli, nie daj Boże, jeszcze rok zapasu, gdyby rok było za mało. To jest pierwsza sprawa.

Po drugie, pan chyba nie zdaje sobie sprawy, jakie spustoszenie i jaki chaos wprowadziłaby obecna ustawa, gdyby weszła w życie od 1 stycznia. W moim okręgu w województwie lubelskim żaden z 426 przewoźników nie spełniał norm do tego, żeby wygrać przetarg. To spowodowałoby od stycznia sytuację, że nikt nie mógłby korzystać z biletów ulgowych, a w takim województwie jak lubelskie, przy sześciu uniwersytetach i setkach tysięcy ludzi dojeżdżających do dużych miast byłaby to jedna gigantyczna tragedia. Z tego punktu widzenia to, co pan mówił, jest kompletnie oderwane od rzeczywistości.

Wracając do tematu naszego posiedzenia, szanowni państwo, naszą intencją jest to, aby wszelkie możliwe zmiany w ustawie dotyczące *vacatio legis* zmienić na tym posiedzeniu tak, aby Senat nie wnosił już poprawek i aby ustawa weszła w życie w ciągu kilku najbliższych dni.

W związku z tym, chciałem zasygnalizować ministerstwu trzy elementy, nad którymi chciałbym, abyście się państwo pochylili na posiedzeniu Sejmu. Jeżeli uznacie te trzy propozycje poprawek za istotne to prosiłbym, aby były one wprowadzone na etapie Sejmu, żebyśmy my już w Senacie nic nie zmieniali.

Pierwszą rzeczą jest to, czy państwo chcą, aby zezwolenia, które wydawane są na okres pięciu lat, wszystkie wygasły od 31 grudnia przyszłego roku, czy nie? Bo jeżeli tak, to być może naruszymy art. 21 ustawy o transporcie drogowym, który ogranicza ważność zezwoleń do pięciu lat. O co chodzi? W myśl ustawy wszystkie zezwolenia wygasną pod koniec przyszłego roku, ale jeżeli ktoś dostał zezwolenie np. dwa lata temu na pięć lat, to w tym momencie zezwolenie nie będzie miało okresu pięcioletniego. Jest moja gorąca prośba o pochylenie się ministerstwa nad tym problemem.

Drugi punkt to art. 79, uchylenie ust. 3. O co chodzi? Uchylenie ust. 3 w art. 79 może doprowadzić do odmowy przedłużenia ważności zezwoleń w 2017 r. To jest kolejna rzecz. Jest gorąco prośba o pochylenie się nad tą sprawą.

Ostatnia rzecz, pytanie: czy w art. 85 ust. 1 nie należy przesunąć daty o rok, jak przesunięto w ust. 2? Chodzi o przesunięcie daty początkowej składania wniosków na dzień 1 lipca 2017 r., ponieważ samorządy na chwilę obecną nie są przygotowane do wydawania potwierdzeń zgłoszenia przewozów i nastąpi kolizja prawna z art. 34 ust. 8.

Nie proszę o zgłoszenie tego jako poprawek, natomiast jest moja gorąca prośba o przeanalizowanie tego na posiedzeniu. Jeżeli ministerstwo czy państwo uznacie te elementy jako zasadne, jest moja gorąca prośba o wprowadzenie ich na posiedzeniu Sejmu, abyśmy w Senacie niczego już nie zmieniali.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Co prawda, rzadko spotyka się głos podmiotu, który jest wnioskodawcą, tak krytyczny wobec własnego projektu i wnoszący do niego propozycje dalszych zmian, ale to – rzeczywiście – jest kwestia ewentualnej refleksji już w drugim czytaniu. Jeżeli są to zasadne i, rzeczywiście, ważne uwagi to rozumiem, że ministerstwo odpowiednio się nad nimi pochyli. Mamy czas do popołudnia jutrzejszego dnia.

W tej chwili chciałbym zakończyć debatę i zamknąć pierwsze czytanie.

Dziękuję bardzo, w takim razie zamykamy pierwsze czytanie projektu ustawy i przechodzimy do procedowania. Chciałbym oczywiście zakończyć sprawozdaniem na tym posiedzeniu Komisji.

Czy jest zgoda Komisji na taki sposób procedowania? Jeżeli nie słyszę sprzeciwu to stwierdzam, że Wysoka Komisja zgodziła się na to, abyśmy rozpatrywali projekt na posiedzeniu Komisji.

Wobec tego przechodzimy do analizy projektu.

Oczywiście, zaczniemy od tytułu ustawy. Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw co do przyjęcia tytułu ustawy? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała tytuł ustawy.

Teraz mamy osiem zmian w art. 1. Proponuję, abyśmy odnieśli się w całości do art. 1 i wszelkie uwagi złożyli łącznie, żebyśmy mogli przegłosować cały art. 1.

Czy jest sprzeciw co do takiego procedowania?

Nie słyszę.

Czy pan minister chciałby przedstawić jakieś uwagi do art. 1?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Nie wnoszę uwag.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy legislacja chciałaby przedstawić uwagi?

Proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie wnosimy uwag do pkt 1, ale chcielibyśmy się odnieść do pkt 2-8. Chodzi po prostu o inną technikę skonstruowania zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, bardziej czytelną i jasną, oczywiście, zgodną z zasadami techniki prawodawczej.

Dlatego też proponowalibyśmy, aby po prostu pkt 2 zawierał już wszystkie jednostki redakcyjne, w których zmieniamy datę „31 grudnia 2016 r." na „31 grudnia 2017 r.".

Jeśli państwo pozwolą, przeczytam brzmienie pkt 2: „W art. 79 w ust. 1 i 2, w art. 80, w art. 82 ust. 2 oraz w art. 87 w ust. 1 i 3 wyrazy »31 grudnia 2016 r.« zastępuje się wyrazami »31 grudnia 2017 r.«.".

Analogiczna kwestia będzie podniesiona w pkt 3.

Jeśli państwo pozwolą, też przeczytam jego brzmienie: „W art. 81, w art. 85 w ust. 2 oraz w art. 90 wyrazy »1 stycznia 2017 r.« zastępuje się wyrazami »1 stycznia 2018 r.«."

Pozostałe zmiany zawarte w pkt 4-8 byłyby wtedy bezprzedmiotowe i prosilibyśmy o ich wykreślenie. W tych dwóch zmianach wyczerpalibyśmy wszystkie kwestie merytoryczne, które zostały dzisiaj omówione w odniesieniu do przedłużenia daty wejścia w życie stosownych przepisów.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy może się to odbyć poprzez przejęcie uwag legislacyjnych, czy – pana zdaniem – musimy to poddać pod głosowanie jako poprawkę?

Legislator Wojciech Paluch:

Nie, to jest tylko i wyłącznie…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Tak mi się też wydaje. Myślę, że co do tego jest między nami pełna zgoda.

Zatem czy są inne uwagi do art. 1? Jeżeli nie ma to zapytam – czy jest zgoda na przyjęcie art. 1 w wersji, którą przedstawiła przed chwilą legislacja, gdzie mamy pkt 1 w kształcie zaproponowanym przez Senat a pkt 2 i 3 w takim kształcie, w jakim zostało to przed chwilą odczytane? Czy jest sprzeciw co do przyjęcia art. 1 w takim kształcie? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła art. 1.

Pozostaje nam art. 2. Czy są uwagi do art. 2? Jeżeli nie ma – czy jest sprzeciw co do przyjęcia art. 2? Stwierdzam, że nie słyszę i Komisja przyjęła art. 2.

Czy jest sprzeciw co do przyjęcia całości ustawy?

Nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja przyjęła ustawę w formie dwóch artykułów, które wcześniej przegłosowaliśmy.

Pozostaje nam wybór posła sprawozdawcy. Ze swojej strony chciałbym zaproponować jako posła sprawozdawcę pana posła Jana Kiliana.

Czy pan poseł wyraża zgodę?

Wyraża zgodę.

Czy są inne propozycje? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw co do propozycji, aby posłem sprawozdawcą został pan poseł Jan Kilian? Nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja wybrała pana posła Kiliana jako swojego sprawozdawcę do projektu ustawy.

W ten sposób wyczerpaliśmy porządek naszego posiedzenia.

Zamykam posiedzenie Komisji.

Dziękuję bardzo.